



Quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006)

Genève, 19-23 avril 2021

► Instruments concernant la responsabilité des armateurs

Synthèse

Parmi les instruments examinés consacrés au travail maritime, **une convention traite de la responsabilité des armateurs:**

- Convention (n° 55) sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer, 1936

Statut de l'instrument examiné

Convention n° 55

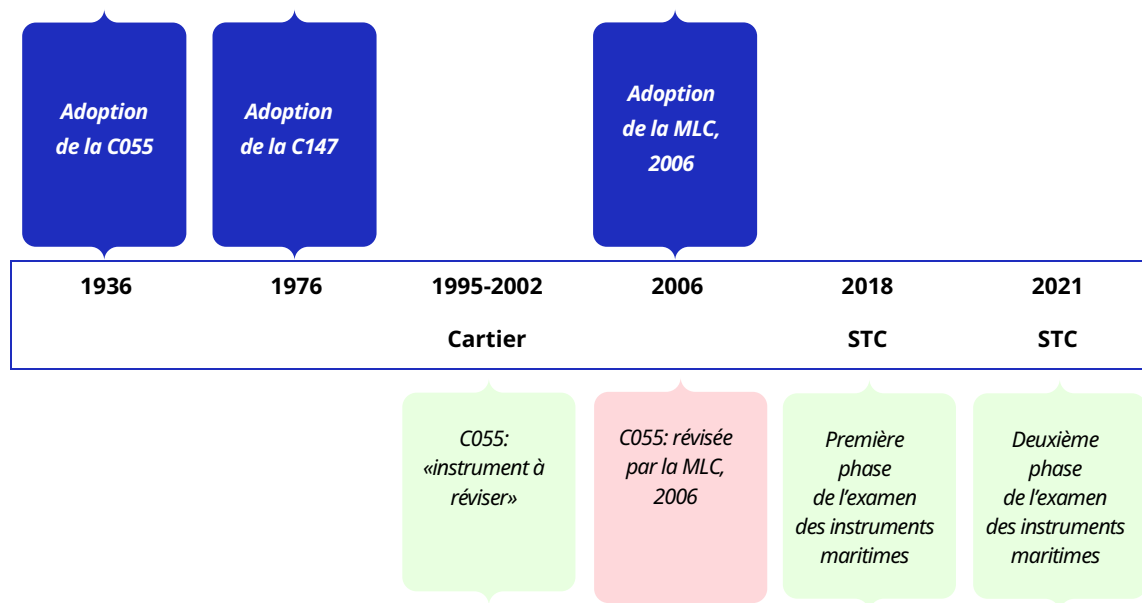
Instrument à réviser

(révisée par la MLC, 2006)

Mesures possibles soumises pour examen

Classer la convention n° 55 dans la catégorie des «normes dépassées» et proposer son abrogation lors de la 118^e session de la Conférence internationale du Travail de 2030.

► Instruments concernant la responsabilité des armateurs – Repères chronologiques



I. Approche normative de l'OIT concernant la responsabilité des armateurs

A. La protection accordée par les instruments de l'OIT

1. La convention (n° 55) sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer, 1936, s'applique à toute personne employée à bord d'un navire, autre qu'un navire de guerre, immatriculé dans un territoire pour lequel la convention est en vigueur et qui effectue habituellement une navigation maritime. Les États Membres peuvent exclure du champ d'application de la législation nationale donnant effet à la convention les personnes employées à bord de certains types de navires, dont les bateaux de pêche côtière. La convention n° 55 précise que les obligations de l'armateur doivent couvrir les risques de maladie ou d'accident survenus entre la date stipulée dans le contrat d'engagement pour le commencement du service et l'expiration de l'engagement, et de décès résultant d'une telle maladie ou d'un tel accident. Toutefois, la responsabilité de l'armateur peut ne pas être engagée pour un accident qui n'est pas survenu au service du navire; pour un accident ou une maladie imputable à un acte intentionnel ou à une faute intentionnelle ou à l'inconduite du malade, du blessé ou du décédé; pour une maladie ou une infirmité dissimulée volontairement au moment de l'engagement. La responsabilité de l'armateur couvre les soins médicaux (notamment le traitement médical et la fourniture des médicaments et autres moyens thérapeutiques de qualité et quantité suffisantes, ainsi que la nourriture et le logement) et le paiement des salaires pendant que le malade ou blessé demeure à bord et, s'ils ont des charges de famille, jusqu'à constatation du caractère permanent de la maladie ou de l'incapacité. Toutefois, la législation nationale peut limiter la responsabilité de l'armateur à l'égard d'une personne débarquée à une période qui ne pourra être inférieure à seize semaines à partir du jour de l'accident ou du début de la maladie. En outre, la convention n° 55 précise que «l'armateur doit supporter les frais de rapatriement de tout malade ou blessé débarqué en cours de route par suite d'une maladie ou d'un accident». Il doit aussi supporter les frais funéraires en cas de décès survenu à bord, ou en cas de décès survenu

à terre lorsqu'au moment de sa mort le décédé aurait pu prétendre à l'assistance à la charge de l'armateur. Les armateurs ou leurs représentants doivent prendre des mesures afin de sauvegarder les biens laissés à bord par le malade, le blessé ou le décédé.

- 2.** La [convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée \(MLC, 2006\)](#), reprend et complète le contenu de la convention n° 55. La règle 4.2 sur la responsabilité des armateurs dispose que tout Membre veille à ce que des mesures «soient appliquées à bord des navires qui battent son pavillon pour assurer aux gens de mer travaillant à bord de ces navires le droit à une assistance et à un soutien matériel de la part de l'armateur pour faire face aux conséquences financières des maladies, accidents ou décès survenant pendant leur service dans le cadre d'un contrat d'engagement maritime ou résultant de leur emploi dans le cadre de ce contrat». La MLC, 2006, étend la responsabilité des armateurs pour qu'ils prennent à leur charge les coûts pour les gens de mer travaillant à bord de leurs navires de toute maladie et tout accident survenant entre la date stipulée pour le commencement du service et la date à laquelle ils sont censés avoir été dûment rapatriés ou résultant de leur emploi entre ces deux dates. La convention prévoit que les armateurs doivent prendre à leur charge une couverture financière pour garantir une indemnisation en cas de décès ou d'incapacité de longue durée des gens de mer résultant d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel. L'étendue de cette couverture financière est indiquée dans les amendements à la convention adoptés en juin 2014 et entrés en vigueur le 18 janvier 2017. La MLC, 2006, exige qu'un dispositif de garantie financière soit en place et soumis à des inspections de la part de l'État du pavillon et de l'État du port pour garantir une indemnisation aux gens de mer et à leur famille en cas de décès ou d'incapacité de longue durée des gens de mer résultant d'un accident du travail, d'une maladie professionnelle ou d'un risque professionnel. En outre, le paragraphe 1 c) de la norme A2.5.1 sur le rapatriement prévoit que les gens de mer ont le droit d'être rapatriés gratuitement lorsqu'ils ne sont plus en mesure d'exercer les fonctions prévues par le contrat d'engagement maritime ou qu'il n'est pas possible de leur demander de les exercer compte tenu de circonstances particulières, ce qui, conformément au principe directeur B2.5.1, inclut la maladie, ou l'accident, ou une autre raison d'ordre médical qui exige leur rapatriement quand les gens de mer sont reconnus médicalement en état de voyager.
- 3.** Il faut également souligner le champ d'application élargi de la MLC, 2006, qui protège les gens de mer ou marins définis comme des «personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel la présente convention s'applique», c'est-à-dire «tous les navires appartenant à des entités publiques ou privées normalement affectés à des activités commerciales, à l'exception des navires affectés à la pêche ou à une activité analogue et des navires de construction traditionnelle tels que les boutres et les jonques»¹. Selon la définition, un navire désigne tout bâtiment ne naviguant pas exclusivement dans les eaux intérieures ou dans des eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'applique une réglementation portuaire. Contrairement à la convention n° 55, la MLC, 2006, ne limite donc pas son champ d'application aux seules personnes employées à bord d'un navire.

¹ Article II, paragraphe 4. La MLC, 2006, ne s'applique ni aux navires de guerre ni aux navires de guerre auxiliaires.

B. L'instrument examiné en quelques dates: adoption et ratification

4. La convention n° 55 a été adoptée en 1936 et a enregistré 18 ratifications. À ce jour, 13 États ont dénoncé cet instrument à la suite de la ratification de la MLC, 2006. Cinq États Membres restent liés par cet instrument². Un seul reste lié à l'égard d'un territoire non métropolitain³. Quatre commentaires de la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations (CEACR) sont en attente de réponse concernant des problèmes d'application⁴.

II. Faits nouveaux entre l'adoption de cet instrument et 2021

5. À la suite des travaux du **Groupe Cartier**, le Conseil d'administration a décidé de classer la convention n° 55 comme «convention à réviser». Il a estimé que la révision de cette convention devrait s'effectuer au regard des autres instruments maritimes dans le cadre de l'élaboration du projet d'instrument-cadre sur les normes du travail dans le secteur maritime⁵.
6. La convention n° 55 figure à l'annexe de la [convention \(n° 147\) sur la marine marchande \(normes minima\), 1976](#). Tout Membre qui a ratifié la convention n° 147 s'est engagé à vérifier que les dispositions de sa législation équivalent, dans l'ensemble, aux conventions ou aux articles des conventions auxquels il est fait référence dans l'annexe à la convention n° 147, pour autant que le Membre ne soit pas autrement tenu de donner effet aux conventions en question⁶. À cet égard, sur les 12 États Membres⁷ qui sont encore liés par la convention n° 147, 3 ont ratifié la convention n° 55⁸. Neuf États Membres⁹ sont donc tenus d'avoir une législation équivalente, dans l'ensemble, à la convention n° 55, conformément à l'article 2 a) de la convention n° 147.
7. La règle 4.2 de la MLC, 2006, sur la responsabilité des armateurs révisé la convention n° 55 en adoptant son objectif, c'est-à-dire assurer la protection des gens de mer contre

² Il s'agit de l'Égypte, des États-Unis d'Amérique, du Mexique, du Pérou et de la Turquie. Le gouvernement de l'Égypte a indiqué que des «travaux sont en cours pour mettre la législation nationale en conformité avec les dispositions pertinentes de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006), en vue de préparer son application effective préalablement à sa ratification».

³ Cette convention a été déclarée applicable aux territoires non métropolitains suivants: Porto Rico (États-Unis d'Amérique), Samoa américaines (États-Unis), îles Vierges américaines (États-Unis), Guam (États-Unis) et Polynésie française (France).

⁴ Ils concernent le [Mexique](#) (frais de rapatriement par suite d'une maladie ou d'un accident), le [Pérou](#) (rapatriement; sauvegarde des biens laissés à bord), la [Turquie](#) (champ d'application; paiement de la totalité du salaire; port de rapatriement; sauvegarde des biens laissés à bord; égalité de traitement) et les [États-Unis d'Amérique](#) (champ d'application et égalité de traitement à l'égard de tous les gens de mer). En ce qui concerne [Guam \(États-Unis\)](#), les [îles Vierges américaines \(États-Unis\)](#), [Porto Rico \(États-Unis\)](#) et les [Samoa américaines \(États-Unis\)](#), la CEACR a renvoyé à l'observation concernant l'application de la convention par les États-Unis.

⁵ BIT: Suivi des recommandations du groupe de travail – b) Note d'information sur l'état des travaux et les décisions prises en matière de révision des normes, [GB.283/LILS/WP/PRS/1/2](#), 3 et 18.

⁶ BIT: [Étude d'ensemble des rapports concernant la convention \(n° 147\) sur la marine marchande \(normes minima\) et la recommandation \(n° 155\) sur la marine marchande \(amélioration des normes\), 1976](#), rapport III (partie 4B), Conférence internationale du Travail, 77^e session, 1990, 41 et suivantes.

⁷ Il convient également de noter que la convention n° 147 reste en vigueur pour le Brésil, mais seulement jusqu'au 7 mai 2021, date à laquelle la ratification de la MLC, 2006, entrera en vigueur pour cet État Membre.

⁸ Il s'agit de l'Égypte, des [États-Unis d'Amérique](#) et du [Pérou](#).

⁹ Il s'agit de l'[Azerbaïdjan](#), du [Costa Rica](#), de la [Dominique](#), de l'[Iraq](#), d'[Israël](#), du [Kirghizistan](#), du [Tadjikistan](#), de [Trinité-et-Tobago](#) et de l'[Ukraine](#).

les conséquences financières d'une maladie, d'un accident ou d'un décès survenant en relation avec leur emploi. La convention n° 55 n'est plus ouverte à la ratification.

8. L'un des enjeux récurrents liés à l'application des conventions concernant les conventions du travail maritime, dont la convention n° 55¹⁰, a trait à leur possible extension à des catégories de travailleurs autres que les gens de mer tels que définis dans la MLC, 2006. En particulier, plusieurs législations nationales ont mis en place un cadre commun pour les pêcheurs et les gens de mer sur la base de ces conventions applicables aux deux secteurs. Cette logique d'extension optionnelle, qui permet d'appliquer une même convention internationale du travail aux gens de mer et aux pêcheurs, n'est pas suivie par la MLC, 2006, qui exclut explicitement les pêcheurs de son champ d'application. La convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007, contient des dispositions visant à protéger les pêcheurs en cas de maladie, lésion ou décès liés au travail¹¹.

III. Principaux éléments à retenir pour déterminer le statut de cet instrument

9. Dans le cadre de l'examen du statut de la convention n° 55, il convient de tenir compte des éléments d'appréciation suivants, qui sont particulièrement pertinents:
 1. La convention n° 55 a été révisée par la MLC, 2006, et les protections qu'elle offre en ce qui concerne la responsabilité des armateurs ne correspondent plus aux prescriptions des instruments les plus récents.
 2. Cinq États Membres sont encore liés par la convention n° 55. La convention n° 55 est mentionnée dans l'annexe de la convention n° 147 et reste donc une source d'obligations pour neuf États Membres. Il est possible que l'application de la convention n° 55 ait été étendue, par certains des pays qui restent liés par cette convention, au secteur de la pêche¹². Elle est intégrée au système de la convention n° 147 et, dans ce cadre, elle reste applicable à neuf États Membres. Les États Membres qui l'ont ratifiée ont pu en étendre l'application au secteur de la pêche.
 3. La MLC, 2006, est l'instrument à jour reflétant le consensus tripartite sur ce sujet. Elle apporte une protection complète aux gens de mer et garantit des conditions de concurrence équitables aux armateurs grâce à son mécanisme de conformité et de mise en application unique.

IV. Mesures possibles soumises pour examen concernant cet instrument

10. Au regard de ces éléments, la Commission tripartite spéciale (STC) pourrait envisager:

1. De classer la convention n° 55 dans la catégorie des «normes dépassées» et de proposer son abrogation lors de la 118^e session de la Conférence internationale du Travail de 2030.
2. De demander au Bureau de lancer une initiative pour promouvoir la ratification en priorité de la MLC, 2006, et, selon le cas, de la convention n° 188 auprès des pays encore liés par la convention n° 55.
3. D'encourager les États Membres qui ont déjà ratifié la MLC, 2006, mais qui restent liés par la convention n° 55 pour les territoires non métropolitains, d'étendre l'application de la MLC, 2006, à ces territoires.

¹⁰ Article 1, paragraphe 2 a) ii), de la convention n° 55.

¹¹ Article 38.

¹² Voir les commentaires de la CEACR sur le [Pérou \(2008\)](#).